CONSTRUCTION D'UN DUC-D'ALBE À TADOUSSAC

Mémoire de la Première Nation des Innus Essipit au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Le 30 novembre 2016

SOMMAIRE

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) étudie la requête de la Société des traversiers du Québec (STQ) qui analyse le projet de construction d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac pour l'accostage sécuritaire de deux nouveaux traversiers de plus grande envergure que ceux actuellement utilisés. C'est la première fois depuis la création d'un service de traversier entre Baie-Ste-Catherine et Tadoussac, qu'une audience publique est organisée pour connaître le point de vue des usagers et de la population concernant ce service. Nous croyons cependant que le BAPE ne *considère q*u'une problématique accessoire, sans se pencher sur les véritables fondements de la question.

En procédant à l'étude d'une modalité technique telle l'installation d'un duc-d'Albe au quai de Tadoussac, le BAPE consacre en effet du temps et des énergies à documenter un projet qui n'a pas lieu d'être puisqu'il s'inscrit dans le cadre d'une démarche rejetée par le milieu. Ce que veut la vaste majorité des usagers et de la population de la Haute-Côte-Nord, ce n'est pas un service de traversier amélioré, c'est un pont permettant à la route 138 de franchir la rivière Saguenay !

À l'instar de nombreux autres organismes publics et privés de la région, le Conseil de la Première Nation des Innus Essipit estime, conséquemment, que le projet à l'étude par le BAPE portant sur la construction d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac, devrait être abandonné, et c'est pourquoi, il profite de ces audiences pour faire valoir ce qui suit :

1. Le projet d'expansion du service de traversier est appelé à s'implanter sur le nitassinan (territoire ancestral) des Innus Essipit, ce qui présuppose qu'en vertu des jugements *Sparrow, Haida* et *Taku River* de la Cour suprême du Canada, notre Première Nation aurait dû être consultée « en amont » avant que ne s'engage les processus d'audience publique et de mise en œuvre dudit projet. Or, elle ne l'a pas été.

2. Le projet d'expansion du service de traversier provient de décisions unilatérales et inéquitables. Le gouvernement du Québec (par l'intermédiaire du BAPE) n'est donc pas justifié de procéder à l'étude de certaines composantes d'un projet n'ayant jamais fait l'objet de consultations auprès des usagers et de la population, alors qu'il semble acquis qu'une vaste majorité de ces derniers s'y oppose.

3. Loin de constituer un avantage pour la région, le projet d'expansion du service de traversier se réaliserait à l'encontre des principales valeurs motrices de l'ensemble de la population de la Haute-Côte-Nord et, notamment, de celles des Innus Essipit. Ces valeurs interpellent des enjeux de nature humaine et communautaire, environnementale, sociale, économique, financière, logistique, géographique et de sécurité routière.

4. Concernant la question du lien entre les deux rives du Saguenay par la route 138, le projet de pont sur la rivière Saguenay constitue, selon nous, la meilleure solution permettant d'assurer le bien de la population et des usagers, ainsi que le développement à long terme des régions concernées.

QUI SONT LES INNUS D'ESSIPIT?

Les Essipiunnuat font partie de la Nation innue et appartiennent à la grande famille algonquienne. La réserve innue d'Essipit (*Esh Shipu* : rivière aux coquillages) est située sur la Haute-Côte-Nord du Saint-Laurent, tout près de la municipalité des Escoumins, à environ 40 km à l'est de Tadoussac et 275 km de Québec par la 138.

Comme pour toutes les autres Premières Nations, le nitassinan des Essipiunnuat est en lien direct avec leur identité, car c'est à travers lui que le processus de transmission de leur *innu-aitun (*savoir-faire) et de leur propre mode de vie se réalise de génération en génération. Le nitassinan d'Essipit, tel que décrit dans *l'Entente de principe d'ordre général* (EPOG) signée en mars 2004 par les gouvernements du Canada et du Québec et le *Conseil tribal Mamuitun mak Nutashkuan* (aujourd'hui *Regroupement Petapan*), a une superficie de 8 400 km^2. Il est porteur des traces de l'histoire des Essipiunnuat, et ce, depuis presque 10 000 ans AA. Situé à la croisée d'importants axes fluviaux de communications, il fût un haut lieu stratégique de commerce et d'échange entre de nombreuses Premières Nations et des peuples d'origines européennes diverses depuis la période préhistorique jusqu'à l'ouverture du territoire à la colonisation au 19^e siècle.

SUR NITASSINAN, NOUS SOMMES CHEZ NOUS

Le Canada a appuyé officiellement en novembre 2010 la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones (adoptée le 12 septembre 2007 par résolution de l'assemblée générale de l'ONU). Cette déclaration mentionne notamment :

« Considérant que le respect des savoirs, des cultures et des pratiques traditionnelles autochtones contribue à une mise en valeur durable et équitable de l'environnement et à sa bonne gestion. »* (***Préambule **** *Notre soulignement)*

« Les peuples autochtones ont le droit de conserver et de renforcer leurs liens spirituels particuliers avec les terres, territoires, eaux et zones maritimes côtières et autres ressources qu'ils possèdent ou occupent et utilisent traditionnellement et d'assumer leurs responsabilités en la matière à l'égard des générations futures. » (Article **25 *** Notre soulignement) « Les peuples autochtones ont droit à la préservation et à la protection de leur environnement* et de la capacité de production de leurs terres et ressources. » (**Article 29 *** Notre soulignement)*

LE PONT EST LA SOLUTION !

Tout projet d'aménagement d'installations structurantes a des effets sur les milieux physiques, biologiques et visuels où ils sont implantés, ainsi que des impacts de nature socioéconomique, politique et humaine. La construction projetée d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac, préalable au remplacement des anciens navires par deux nouveaux traversiers de grande envergure, comporte de tels effets et il faut, par conséquent, les considérer dans leur globalité plutôt que dans une perspective linéaire et segmentée en étapes distinctes les unes des autres.

1. Absence de consultation « en amont » avec les Autochtones

Une consultation véritable constitue un élément clé du respect des droits ancestraux et issus de traités des groupes autochtones. Une *obligation* de consulter est déclenchée lorsqu'une activité ou une décision envisagée par la Couronne ou un tiers parti pourrait avoir un effet préjudiciable sur des droits ancestraux ou des droits issus de traités potentiels ou établis. En pareil cas, l'État attend des promoteurs qu'ils développent des relations de travail positives avec les groupes autochtones et qu'ils entretiennent ces relations pendant tout le cycle de vie de leurs projets. Les communications entre les groupes autochtones et les promoteurs commencent bien avant que le projet ne soit présenté pour fins d'examen ou de décision par les instances gouvernementales. Les promoteurs peuvent ainsi être en mesure d'ajuster la portée de leurs projets de manière à tenir compte des besoins et des préoccupations des groupes autochtones. Des partenaires, tels les promoteurs, mais également les provinces, les territoires ou leurs mandataires, jouent donc un rôle primordial dans la consultation des Autochtones. Cette procédure de consultation n'a pas été respectée dans le cadre de la construction projetée d'un duc-d'Albe sur le nitassinan des Innus d'Essipit.

2. Des décisions unilatérales, inéquitables et injustifiables*

Le projet de construire des navires plus gros et plus polyvalents pour la traverse de Baie-Ste-Catherine – Tadoussac a été initié en 2009 en l'absence d'études et d'avis techniques du ministère des Transports du Québec, et sans consultation véritable avec les usagers de la route 138, le milieu socioéconomique des régions concernées (Charlevoix, Côte-Nord, Labrador), les Innus et la population de la Haute-Côte-Nord. La question de la sécurité des usagers de la route 138 n'a pas non plus été au cœur des préoccupations de la Société des traversiers du Québec et du gouvernement et, depuis, la situation n'a pas changé à cet égard. Il est de notoriété publique* que la décision de moderniser la flotte de traversier a été prise afin de profiter du programme d'infrastructures fédéral-provincial qui tirait alors à sa fin, et aussi pour sauver les chantiers maritimes de M.L. Davie à Lévis. Cette décision

expéditive et mal définie a entraîné des déficiences au niveau des plans et devis et des dépassements de coûts majeurs. Le pont est la solution !

* *Pour vérification des faits, voir le mémoire présenté par Marc Gilbert, ing. f.*

3. Où sont les économies?

Pour justifier sa décision d'aller de l'avant avec le projet des nouveaux traversiers, le gouvernement a ressorti des tablettes une étude périmée et aujourd'hui contestée, établissant à plus ou moins un milliard de dollars, la différence entre le coût de construction d'un pont sur le Saguenay et la modernisation des navires. Or, en se basant sur de nouvelles études et des informations plus récentes, il apparaît que l'option du tablier à deux voies plus piste cyclable, proposée par la *Société du pont sur le Saguenay**, pourrait être réalisée pour une somme d'environ 400 M $ (250 M $ pour le pont lui-même, 50 M $ pour le tunnel et 100 M $ pour les routes), ce qui représente des frais financiers annuels de 20 M $ à un taux de 4 %, plus 4 M $ à 6 M $ de coûts d'entretien annuels. Les coûts totaux annuels pour le pont seraient donc d'environ 25 M $ par année, comparativement aux coûts annuels estimés pour les nouveaux traversiers de 32 M $ à 34 M $ par année. Le pont est la solution !

* *Pour vérification des faits, voir l'annexe 2 du mémoire de la Société du pont sur le Saguenay (doc. DC1.2 du rapport de la firme Buckland & Taylor, COWI*

4. Un exercice de désengagement

S'il se réalisait, le projet d'expansion du service de traversier se ferait au détriment des intérêts de la région, incluant ceux de la communauté d'Essipit. La Haute-Côte-Nord, déjà durement frappée par la chute des marchés du bois d'œuvre, s'est rabattue, afin d'assurer sa survie, sur l'industrie saisonnière, et particulièrement sur le secteur récréotouristique. L'abandon du projet d'un pont sur le Saguenay et le maintien forcé du service de traversier Tadoussac – Baie-Ste-Catherine, pourrait circonscrire le flot des quelque 250 000 visiteurs qui traversent chaque année le Saguenay pour se rendre en Haute-Côte-Nord, mettre un frein à l'aménagement d'infrastructures pour les accueillir, ralentir la création d'emplois reliés au secteur récréotouristique, et diminuer notre compétitivité vis-à-vis d'autres entreprises et d'autres régions*. Dans un tel contexte, le maintien du service de traversier acquiert une valeur symbolique : il exprime le désengagement de l'État vis-à-vis l'une de ses régions-ressources qui, hier encore, se méritait le titre de « porte d'entrée du Plan Nord ». Les espoirs du gouvernement étant apparemment taris sur le plan du développement nordique, on abandonne la Haute-

Côte-Nord à son sort en y aménageant un mode d'accès désuet et éventuellement transférable vers d'autres zones de traverse. Le pont est la solution !

* *Pour vérification des faits, voir le mémoire présenté par SACOPAN INC.*

5. Un exercice de contournement

La communauté d'Essipit s'est forgée, grâce à son système communautaire, une économie largement fondée sur le secteur récréotouristique. Même si notre économie n'est pas parmi les plus florissantes au pays, elle permet quand même d'assurer la pérennité de quelque 200 emplois dans la région, Autochtones et Allochtones confondus. Ces efforts, et ceux d'autres sociétés, organismes et collectivités pour adopter et instaurer de nouvelles valeurs motrices et remettre à flot l'économie de la Haute-Côte-Nord, n'ont reçu que bien peu d'appui de la part de Québec et d'Ottawa, qui les ont plutôt contrecarrés : programmes d'austérité, réduction des services de l'État, élimination des CRÉ et des CLD (deux organismes voués en tout ou en partie au développement économique), exclusion des travailleurs saisonniers du régime de l'assurance-emploi, etc. Et voilà qu'aujourd'hui le gouvernement du Québec s'attaque à ce qui constitue le fondement même de notre économie régionale en accélérant le processus d'isolement de la Haute-Côte-Nord, ce qui revient à réduire nos principales sources de revenus. L'absence d'un pont sur le Saguenay à la hauteur de la route 138 risque de faire dévier l'accès vers la Moyenne et la Basse-Côte-Nord, le Nouveau-Québec et le Labrador, en contournant la Haute-Côte-Nord. Ce processus est d'ailleurs déjà enclenché avec le prolongement de l'axe routier 175-385 Québec-Saguenay-Forestville. Le pont est la solution!

6. Incohérence environnementale

Il est surprenant de constater que la solution la plus polluante et la plus néfaste envers l'environnement est celle retenue par Québec. Comment peut-on en effet concevoir que le milieu dans lequel évoluent des bélugas (mammifère marin en voie de disparition et espèce emblématique de la région), soit pollué 24 heures sur 24, 365 jours par année, par les traversées constantes de navires qui gênent leurs déplacements, interfèrent avec leur mode de communication, risquent de les tuer en cas de collision, et qui de manière générale constituent une nuisance par les bruits de moteur qu'ils émettent et par celui des voitures qui empruntent les débarcadères?* Comment peut-on adopter une solution qui va entraîner la production de quantités massives de gaz à effet de serre alors que sur la scène internationale, le gouvernement du Québec prétend être en mesure de réduire ces derniers de 37,5 % sous les niveaux de 1990, d'ici 2030?

Comment peut-on souhaiter maintenir un mode de transport qui depuis la nuit des temps joue un rôle « palliatif » là où il est impossible de construire un pont entre deux rives ? Selon nous, la décision politique de remplacer les traversiers actuels par des mastodontes sans même considérer la construction d'un pont, va carrément à l'encontre des grands principes du développement durable. Ceux-ci favorisent notamment l'utilisation de structures stables et permanentes au détriment d'équipements mobiles énergivores, encombrants et rapidement détériorables. La construction des nouveaux traversiers, leur opération et leur démantèlement en fin de vie, vont laisser une empreinte environnementale considérable. Le pont est la solution !

* *Voir le mémoire présenté par la Société de Développement de Sacré-Cœur inc.*

7. Le syndrome de la traverse

Déjà en 2001, le coroner, Arnaud Samson, dénonçait ce qu'il est maintenant convenu d'appeler le *Syndrome de la traverse Tadoussac - Baie-Sainte-Catherine,* un phénomène souvent mortel qui résulte d'une agressivité mal contenue chez des conducteurs autrement prudents sur la route. Cette agressivité s'explique par la formation de pelotons à la sortie des bateaux, ainsi que par les contraintes imposées aux automobilistes avant, pendant ou après la traversée du Saguenay. C'est ainsi que des milliers d'accidents se sont produits sur le tronçon de la route 138 situé entre Les Escoumins, sur la Côte-Nord, et Cap-à-l'Aigle, dans Charlevoix, depuis 1995. Tous les utilisateurs réguliers du service de traversier à Tadoussac connaissent ce phénomène.

La description du syndrome correspond étroitement au vécu des usagers réguliers de la traverse. « Ce syndrome, dangereux pour celui qui en est atteint, peut avoir des répercussions diverses sur d'autres automobilistes sous forme d'accidents mortels, de blessés graves, de blessés mineurs ou de dommages matériels, dit Arnaud Samson. » Il explique que le comportement des conducteurs subit des changements à cause de la route. À l'approche de la rivière Saguenay, le conducteur accélère pour obtenir une bonne place dans la file d'attente. S'il se retrouve en mauvaise position sur le bateau, il ressent une agressivité mal contenue. La sortie du traversier devient l'équivalent d'un départ de Formule 1. Dans une lettre au ministre des Transports de l'époque, M. Guy Chevrette, l'ex-député de Saguenay, M. Gabriel-Yvan Gagnon, écrivait en juin 2001 : « Les automobilistes qui se rencontrent dans chaque sens aux abords de la traverse peuvent être atteints simultanément [du syndrome] et de ce fait, décupler les risques d'accidents. » En fin de lettre le député précise que la solution à ce problème est la construction d'un pont. Déjà à cette époque, il apparaissait logique d'affirmer : un pont est la solution !

CONCLUSION

La position du Conseil de la Première Nation des Innus Essipit est donc sans équivoque : l'exercice auquel se livre actuellement le BAPE relativement à la construction d'un duc-d'Albe au quai garage de Tadoussac, n'est d'aucun intérêt pour les membres de notre communauté. Nous sommes convaincus qu'il laisse tout aussi indifférents nos employés, nos partenaires économiques, les diverses instances municipales, ainsi que les autres Premières Nations innues de la Côte-Nord. Nous ne sommes pas à la recherche d'un service de traversier amélioré, nous voulons un pont permettant de relier les deux rives du Saguenay par la route 138. C'est pourquoi nous recommandons instamment aux commissaires du BAPE d'insister auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la lutte contre les changements climatiques, pour qu'il satisfasse à ses obligations de consultation auprès de notre Première Nation concernant ce dossier. Nous leur demandons également de rappeler au ministre que seule la construction dudit pont sur le Saguenay saura répondre adéquatement à plusieurs enjeux de nature humaine et communautaire, environnementale, sociale, économique, financière, logistique, géographique et de sécurité routière dans notre région. Par ailleurs, nous proposons au gouvernement de procéder immédiatement à un sondage sur la Côte-Nord, afin de constater que pour la population, **un pont est la solution !**

Martin Dufour,
chef
Première Nation des Innus Essipit